

5

Vragenuur: Vragen Kröger

Vragen van het lid Kröger aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over **het niet delen van stikstofberekeningen met de Tweede Kamer**.

De voorzitter:

Dan geef ik tot slot het woord aan mevrouw Kröger namens GroenLinks voor haar vraag aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over het niet delen van stikstofberekeningen met de Tweede Kamer. Ik heet de minister van Infrastructuur en Waterstaat van harte welkom. Mevrouw Kröger.



Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Voorzitter. Alles maar dan ook alles in de besluitvorming rond Lelystad Airport rammelt. Iedere keer zijn het de bewonersorganisaties die moeten aantonen dat rapport en onderzoek niet deugen. De minister zwijgt totdat het niet anders kan en weigert zelfs dan nog openheid van zaken te geven. En ook nu weer, in de afgelopen dagen, is gebleken dat er twee stikstofberekeningen zijn waaruit blijkt dat de impact van het vliegveld op natuurgebieden veel groter is en dat die nooit met de Kamer gedeeld zijn.

De minister schrijft nu net aan de Kamer dat zij pas na de PAS-uitspraak van mei opnieuw stikstofberekeningen laat doen. Betekent dit dat er tussen de MER 2018 en de uitspraak van de Raad van State over de PAS geen nieuwe stikstofberekeningen zijn gedaan, waarbij ook bijvoorbeeld het wegverkeer is meegenomen? Kan de minister dat garanderen? Erkent de minister dus nu, met de brief van zojuist, dat de stikstofberekeningen in de MER 2018 onvolledig, ontoereikend en incorrect zijn? En wat klopt er dan naast het wegverkeer nog meer niet? Wanneer realiseerde de minister zich dat die stikstofberekeningen in de MER 2018 niet klopten? Waarom heeft de minister de Kamer daarover nooit geïnformeerd?

Op 14 februari schreef de minister in antwoord op mijn Kamervragen dat alle uitstoot — alle uitstoot — was meegenomen in de milieueffectrapportage. Was het antwoord op die Kamervragen dan eigenlijk wel juist, vraag ik de minister.

De voorzitter:

Het woord is aan de minister.



Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dank u wel, voorzitter. Laat ik beginnen met heel duidelijk te maken dat van het achterhouden van informatie absoluut geen sprake is. Het onderzoek van het bureau 4cast waar ook het NOS-artikel naar verwijst, heeft geen betrekking op beslisinformatie uit het verleden. Het is onderdeel van een uitgebreid onderzoekstraject om te komen tot een passende beoordeling.

Nadat in mei vorig jaar de bodem onder het PAS-systeem is vervallen, zijn we natuurlijk met alle projecten in de luchtvaart, op het spoor, op de weg en op het water als een speer aan de slag gegaan, zoals uw Kamer ook heeft gevraagd, om te bekijken hoe we dit zo snel mogelijk kunnen oplossen. Op 5 september heb ik uw Kamer geïnformeerd dat ik ook voor Lelystad Airport een specifiek stikstofonderzoek ben gestart. Zo'n onderzoek bestaat uit verschillende fasen. Je hebt een drieslag: het gaat om het verkeer van en naar de luchthaven, om de luchthaven zelf en uiteraard om het vliegen. Bij het bureau 4cast ging het om de bouwsteen die betrekking heeft op het verkeer van en naar de luchthaven. Op basis van die invoergegevens heeft het RIVM met AERIUS de deposities in de stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden berekend. Die rekenresultaten worden vervolgens verwerkt in het ecologisch onderzoek. Als je eenmaal weet wat de uitstoot is, weet je waar de depositie terecht komt, dus in welke Natura 2000-gebieden. De volgende stap is dat je dan moet uitvogelen hoe dat gemitigeerd en gecompenseerd kan worden met intern of extern salderen, dus hoe je die problematiek oplost. Als je dat allemaal bij elkaar hebt, moet het altijd nog een keer gecheckt worden voordat je de definitieve vergunningaanvraag doet. Daar moet bijvoorbeeld bij het wegverkeer de snelheidsverlaging nog in verwerkt worden; het kan ook niet anders dan dat we dat daarna pas gaan doen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

De minister zegt hier "als je eenmaal weet wat de uitstoot is". Erkent zij daarmee dat in de MER 2018 — dat is de vigerende MER, op basis waarvan een luchthavenbesluit bij de ministerraad heeft gelegen en op basis waarvan de hele inspraakprocedure heeft gelopen — niet de volledige stikstofuitstoot staat en dat die MER dus onvolledig en incorrect is?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Die milieueffectrapportage heeft de goedkeuring van de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. gekregen. U weet ook dat daarna pas de hele problematiek rondom het wegverkeer van het PAS is ontstaan. Mede op aandringen van uw Kamer heb ik inmiddels in gang gezet dat er volstrekt onafhankelijk, door de Commissie voor de m.e.r. en het RIVM, nog een keer wordt gekeken naar de bevindingen zoals die door SATL, de actiegroepen tegen Lelystad, zijn geformuleerd. Ik wil dat heel zorgvuldig doen, dus ik laat dat ook echt door de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. en het RIVM natrekken. Zodra het resultaat daarvan er is, zal ik u daar uiteraard over informeren.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Ik stel de vraag nogmaals: zijn er tussen het moment dat de MER 2018 is vastgesteld en de uitspraak van de Raad van State in mei nieuwe stikstofberekeningen gedaan, waar meer stikstofdepositie uit voortkomt, en zo ja, zijn die berekeningen gedeeld met het RIVM? Heeft het RIVM deze berekeningen gebruikt om analyses te doen op de onderzoeken van de bewonersorganisatie?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik weet het niet helemaal zeker, maar ik gok erop dat mevrouw Kröger hier verwijst naar de datum die is vermeld, namelijk 8 februari. Dat hebben wij geprobeerd te achterha-

len bij het RIVM, want ons was niets bekend van 8 februari. Het RIVM heeft daarbij aangegeven dat ze zich vergist hebben in de datum van een van de databestanden. In plaats van 2-8 heeft men 8-2 gezegd. Het ging om 2 augustus en dus niet om 8 februari. Ik kan het ook niet mooier maken dan het is, maar dit is gewoon wat er bij het RIVM is gebeurd. Ja, dat kunt u bij het RIVM, dat zoals u weet volstrekt onafhankelijk is, nagaan. Het is niet anders. Misschien dat daardoor het ontorechte beeld is ontstaan dat er in februari ook weer van alles is onderzocht, want dat is gewoon niet het geval.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het wordt nu toch wel een beetje een ingewikkeld gegoochel met cijfers, als er zelfs data worden omgedraaid. Ik denk dat het van het grootste belang is dat deze minister hier toezegt dat alle stikstofberekeningen die op dit moment bij het RIVM en bij het ministerie liggen en die gedeeld zijn met de commissie-Remkes en eventueel met de Commissie voor de m.e.r., naar de Kamer gaan, zodat wij als volksvertegenwoordigers, en ook de bewonersgroepen, die cijfers echt kunnen checken. De minister geeft nu aan dat zij pas na de uitspraak van de Raad van State naar die cijfers is gaan kijken en toen zag dat die cijfers eigenlijk niet klopten. Dat betekent dat wij al een jaar praten over foute stikstofberekeningen en dat de minister ons hiervan nooit op de hoogte heeft gesteld.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Mevrouw Kröger probeert mij nu iets in de mond te leggen wat ik absoluut niet zou willen uitspreken. Ik heb net aangegeven dat de milieueffectrapportage gecontroleerd is en dat wij daarvoor de goedkeuring hebben gekregen van de onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. Daarna is er in mei een stikstofuitspraak gekomen, waardoor wij nu met elkaar bij ieder project — dat geldt voor ieder MIRT-project en voor de wegen — als volgt handelen. Er wordt bij elk project natuurlijk gerekend en we kijken in welke Natura 2000-gebieden de depositie plaatsvindt: wat moet je daarvoor doen? Eerst moeten we de set compleet hebben. Daarbij speelt dan nog steeds het SATL-rapport. Dat ziet niet op de verkeersbewegingen van en naar Lelystad, maar op de warmte-invoergegevens van de uitstoot van de vliegtuigen et cetera. Als we alles bij elkaar hebben en er sprake van is dat er een vergunningaanvraag kan zijn, dan kunt u daar uiteraard over geïnformeerd worden, zoals we dat bij alle andere projecten ook doen.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Het is toch bevreemdend dat de minister hier twee dingen echt flink door elkaar haalt. Aan de ene kant is er de uitspraak van de Raad van State over stikstofdepositie, dus over wat er neerslaat. Aan de andere kant is de vraag hoeveel het project Lelystad Airport uitstoot. Wij zijn met zijn allen al jaren in de veronderstelling dat de MER 2018 hetgeen is waar de minister mee werkt. Nu zegt zij: nee, die cijfers kloppen eigenlijk niet. Het wegverkeer moet meegenomen worden. We laten allemaal dingen opnieuw berekenen. Dat is goed maar dan wil ik graag dat de minister erkent dat de MER 2018 dus onvolledig is. Daar laat zij dingen aan toevoegen. Maar dat betekent dus wel dat wij een luchthavenbesluit hebben dat door de ministerraad is

gegaan en dat is gebaseerd op een onvolledige milieueffectrapportage.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat werp ik toch weer van mij. Om het helemaal zorgvuldig af te pellen heb ik juist op verzoek van uw Kamer en op herhaald advies van de commissie-Remkes ervoor gekozen om dat volledig onafhankelijk te laten toetsen, zodat alle verschillende onderdelen nog eens tegen het licht worden gehouden. Zodra ik de uitkomst daarvan heb, zal ik die uiteraard zo spoedig mogelijk met uw Kamer delen.

De voorzitter:

Dank u wel, mevrouw Kröger.

Mevrouw Kröger (GroenLinks):

Dank u wel, voorzitter.

De heer Laçin (SP):

Voorzitter. Onder dit kabinet zien we een patroon. Of het nu gaat om Defensie, Justitie en Veiligheid, Binnenlandse Zaken — en deze minister van Infrastructuur en Waterstaat vormt daar geen uitzondering op — rapporten worden niet gedeeld met de Kamer, berekeningen die niet goed uitkomen worden niet naar de Kamer gestuurd, terwijl ze wel bekend zijn bij het RIVM. Als we specifiek naar het dossier van Lelystad Airport kijken, zien we dat de milieueffectrapportage niet klopt, dat de maatschappelijke kosten-batenanalyse niet klopt en dat ook de stikstofberekeningen die wel bij het RIVM bekend zijn, niet naar de Kamer worden gestuurd. Ik wil aan deze minister vragen hoe zij in dit gevoelige dossier de keuze kan maken om stikstofberekeningen waar wij keer op keer om hebben gevraagd niet met de Kamer te delen. Mevrouw Kröger sprak daar ook over. Wat doet dat met het vertrouwen van al die mensen die zich al jarenlang bezighouden met dit dossier? Wij kunnen hier ook geen feitelijk debat over voeren. Wat doet dit met het vertrouwen van die mensen volgens deze minister?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik vraag me ook af wat het met het vertrouwen van mensen doet als het voortdurend ter discussie wordt gesteld. De milieueffectrapportage is gewoon door de onafhankelijke commissie voor de m.e.r. goedgekeurd. Wat moeten we daar dan nog aan toevoegen? Alles waarvan naderhand wordt beweerd dat het niet klopt, laat ik onafhankelijk door dezelfde commissie voor de m.e.r., door het RIVM enzovoort controleren. Het is volstrekt normaal dat je cijfers die een van de bouwstenen zijn van de berekeningen, goed laat doorrekenen. We doen dat bij ieder MIRT-project en, zoals u weet, zijn dat er vele honderden. Er wordt op dit moment door heel veel mensen aan gerekend. Het heeft geen enkele zin om al die berekeningen naar de Kamer te sturen als je nog niet weet hoe die in het eindplaatje tot een vergunning gaan leiden.

De heer Moorlag (PvdA):

Ik stel vast dat dit een heel schadelijk beeld is voor al die mensen die zich zorgen maken over het vliegverkeer. De overheid moet op een eenduidige wijze communiceren en

er moet geen discussie zijn over de cijfers. Die ontstaat nu wel. Realiseert de minister zich hoe schadelijk dit wel niet is voor het vertrouwen van de mensen? Is zij bereid om een overzicht te geven van de emissies zoals die zijn vastgelegd in de reeds vastgestelde MER en de emissies op basis van de berekeningen die er nu liggen? Ik vind dat mensen er recht op hebben om te weten of daar licht tussen zit.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Ik ben het zeer met de heer Moorlag eens dat iedereen recht heeft op die transparantie. Ik probeer daar maximaal in te voorzien. Er wordt niet alleen door het ministerie op allerlei berichten gereageerd, maar die worden ook gecheckt door onafhankelijke deskundigen. Daar wordt op dit moment aan gewerkt. Zodra de resultaten er zijn, deel ik die met de Kamer. De laatste tijd heb ik wel gemerkt dat ik niet meteen op mijn blauwe ogen wordt geloofd. Dat begrijp ik ook heel goed. Dat is volstrekt prima. Daarom vraag ik ook nu weer aan de onafhankelijke deskundigen om dit voor ons op een rijtje te zetten. Zodra we dat hebben, dan krijgt u dat uiteraard. Dat doen we bij alle projecten zo.

De heer Van Raan (PvdD):

Ik heb één vraag. Herstel van vertrouwen was de kerninzet van deze minister bij haar start met het vliegveld dossier. Ik wil specifiek inzoomen op de datum van 2 augustus. Eigenlijk wordt het alleen maar erger als het niet 8 februari was maar 2 augustus. Op 3 juni hebben wij specifieke vragen over stikstofdeposities gesteld. Op 14 augustus heeft de minister geantwoord. Dat betekent eigenlijk dat het of een slechte minister is — ze is niet op de hoogte van die berekeningen — of dat het een onbetrouwbare minister is, omdat ze wel op de hoogte is van de berekeningen, maar ze die niet gegeven heeft op het moment dat de Kamer ernaar vroeg. Welke van de twee is de minister? Is het een slechte minister of een onbetrouwbare minister. Hoe gaat zij het vertrouwen herstellen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Daar kan ik alleen maar heel duidelijk op antwoorden dat we, na de PAS-uitspraak, bij alle projecten aan de slag zijn gegaan om die passende beoordeling te maken. Ik heb aangegeven dat we dat ook voor Lelystad Airport hebben gedaan. Verkeer van en naar de luchthaven, verkeer op de luchthaven en het vliegen zelf, dat moet allemaal in kaart worden gebracht. De heer Van Raan kan wel nee schudden, maar dat is wel gewoon wat er moet gebeuren. Daar zijn we mee aan de slag gegaan en dat is nog lang niet klaar. U weet ook dat er door de commissie-Remkes nog aanvullende vragen zijn gesteld in verband met aanvullend advies. We hebben ook gezegd dat het SATL-rapport onafhankelijk moest worden weerlegd en niet alleen door het ministerie of de sector. Daar zijn we mee bezig en zodra dat klaar is, krijgt u het uiteraard.

Mevrouw Van Brenk (50PLUS):

De minister weet dat dit dossier echt onder een vergrootglas ligt — ze noemde dat net zelf ook al — en dat een heleboel mensen meekijken en zich ernstig zorgen maken. Nu hebben wij weer een situatie. Dat zou eigenlijk toch niet meer moeten? Dus de vraag is: is de minister bereid om, zoals de minister van Sociale Zaken het noemt, een soort road-

map te maken of in ieder geval te zeggen wat we op welk moment krijgen, zodat het voor iedereen glashelder is dat iets nog in bewerking is, wanneer het naar de Kamer komt en wanneer wij erover kunnen spreken?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Dat kan ik niet helemaal precies met de data geven, want ik ben nu even afhankelijk van de Commissie voor de m.e.r., waar nu het verzoek ligt om in ieder geval te reageren op de zaken die in het SATL-rapport vermeld worden. Dus ik ben even afhankelijk van wanneer dat rapport klaar is, want dat moeten ze in alle rust en zorgvuldigheid kunnen doen. Zodra dat klaar is, kunnen we kijken hoe we met de stikstofproblematiek omgaan. Overigens heeft dat bredere consequenties, ook voor de Luchtvaartnota. Dan kunnen we de totale afweging pas maken. Ondertussen wordt er, net als bij alle projecten, hard doorgewerkt. Zodra ik dat heb, zal ik heel graag het vervolgproces schetsen. Ten aanzien van het Lelystaddossier ligt er al een heleboel bij uw Kamer. Wat ontbreekt, is vooral de stikstofcomponent. Zodra die er is, zorg ik dat u die zo snel mogelijk krijgt.

De heer Bruins (ChristenUnie):

Het is goed dat de minister alles opnieuw laat doorrekenen. De minister heeft ook toegezegd dat de Commissie voor de m.e.r. en het RIVM daarbij betrokken worden, dus dat komt. Ik heb wel een vraag over de stikstofberekeningen voor het wegverkeer die in juli zijn gemaakt. Betekent dat dat de antwoorden in de nota van antwoord en de antwoorden op de schriftelijke vragen die in de tussentijd zijn gesteld door mij en andere Kamerleden, allemaal zijn gebaseerd op stikstofberekeningen waar het wegverkeer niet in zit?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Volgens mij is de gebruikelijke methodiek daarop van toepassing geweest. Dan is natuurlijk ook met het wegverkeer rekening gehouden. Nogmaals, om te weten hoe dat precies zit, moeten we steeds de actuele stand van zaken berekenen. Ik gaf ook aan: als we straks dit hele plaatje compleet hebben, dan zullen wij waarschijnlijk weer een actualisatie moeten doen — of dat is wel zeker — omdat er van de zomer nog geen sprake was van een snelheidsverlaging en nu wel. Dus ook dat zal weer een actualiseringsronde zijn. Het blijft in beweging.

De heer Paternotte (D66):

De stikstofcrisis houdt ons allemaal bezig. De commissie-Remkes heeft aangegeven dat de luchtvaart daaraan zou moeten bijdragen. Natuurlijk is dat ...

De voorzitter:

Het is erg gehorig in de zaal. Het is bijna ...

De heer Paternotte (D66):

... een belangrijke verantwoordelijkheid van de minister.

De voorzitter:

Het ligt niet aan u. U mag harder praten, maar het is erg gehorig. We wachten heel even.

(Er klinkt hard "sst" vanuit de zaal.)

De voorzitter:

Kijk. Dat werkt.

De heer Paternotte (D66):

De stikstofcrisis houdt ons allemaal bezig. Iedereen vindt dat de luchtvaart daar ook een bijdrage aan moet leveren. Natuurlijk is dat in de eerste plaats een verantwoordelijkheid van deze minister, maar ook van deze Kamer, omdat mensen hier ook met voorstellen en ideeën komen om daar iets aan te doen. Als er al een halfjaar data en berekeningen liggen over de stikstofuitstoot van Lelystad Airport, dan is het misschien gek dat de Tweede Kamer die een halfjaar later niet heeft. De minister zegt: de Kamer heeft er niets aan als ik die data zomaar aan u stuur. Maar de Tweede Kamer kan daar natuurlijk ook zelf een mening over hebben. Dus mijn vraag is: erkent u dat de Kamer daar anders over kan denken, en als dat zo is, bent u dan bereid om het 4cast-rapport en het rapport van 2 augustus, noem ik het dan maar eventjes, dat bij het RIVM lag, aan de Tweede Kamer te sturen?

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

Even voor alle duidelijkheid: het gaat hier niet om rapporten. Het gaat hier gewoon om de invoergegevens die aan het RIVM worden aangeleverd. Uiteraard gaat de Kamer er altijd zelf over — daar wil ik niets aan afdoen — maar ik wil u ook meegeven dat het heel normaal is dat je het hele proces afwerkt en dat het pas naar de Kamer gaat wanneer je het totaalplaatje hebt. Dat doen we bij iedere snelweg of bij elk MIRT-project.

De heer Amhaouch (CDA):

Ik wil even doorvragen op waar mevrouw Van Brenk naar vroeg, namelijk op de tijdlijn. Ik begrijp van de minister dat de tijd zelf moeilijk is aan te geven. Maar het verzoek aan de minister is — misschien kan het nu of in een briefje — om alle informatie die we nog krijgen, die de minister toegezegd heeft, hè ... Want het SATL-rapport zal nog beoordeeld worden door de Commissie voor de m.e.r. en het RIVM. We hebben nu alle berekeningen en we komen dadelijk met een passende beoordeling. Kunnen we al die inhoud toch nog in een briefje krijgen? Nog even los van het punt dat we niet exact weten wanneer, maar dan hebben we wel het totaalplaatje.

Minister Van Nieuwenhuizen-Wijbenga:

De heer Amhaouch geeft mij, ongewild, nu toch nog de gelegenheid hiertoe. De heer Bruins gaf net aan dat de Commissie voor de m.e.r. en het RIVM erbij betrokken worden, maar daarmee worden ze echt tekortgedaan. Het wordt uitgevoerd door de Commissie voor de m.e.r. en het RIVM, dus dat is echt iets anders. Het is niet zo dat wij het doen en dat zij erbij betrokken worden. De onafhankelijke Commissie voor de m.e.r. is echt in de lead, zoals ook door uw Kamer en de commissie-Remkes is voorgesteld. Het

missende stuk informatie is de stikstof. Ik zeg graag toe aan de heer Amhaouch dat we dat naar u sturen zodra we dat hebben. Tegelijkertijd brengen we u ook op de hoogte van hoe het vervolgproces er verder uitziet.

De voorzitter:

Dank u wel. Daarmee zijn we ook aan het einde gekomen van dit mondelinge vragenuur. Ik schors de vergadering voor enkele ogenblikken en dan gaan we stemmen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.